

Variantenuntersuchung zur Alternativenprüfung von Radrouten Bregenzerwald–Rheintal

Kurzzusammenfassung

zur Pressekonferenz am 08.05.2023

Ziele des Planungsprozesses

Die vorliegende Variantenuntersuchung zur Alternativenprüfung von Radrouten zwischen dem Bregenzerwald und dem Rheintal baut auf die Machbarkeitsstudie „Bregenzerachtal | Geh- und Radweg Kennelbach-Doren“ (2021) auf. Sowohl aus verkehrsplanerischer Sicht (Verkehringenieure Besch&Partner) als auch aus Raum-/Umwelt-Sicht (REVITAL Integrative Naturraumplanung) werden unterschiedliche Radrouten-Varianten entwickelt und bewertet. Zusätzlich finden die bautechnisch erforderlichen Maßnahmen sowie deren Herstellungskosten (Rudhardt | Gasser | Pfefferkorn Ziviltechniker) Berücksichtigung.

Zu Beginn des Planungsprozesses wurden die durch die Radwegverbindung zu erreichenden Zielsetzungen definiert. Neben allgemeinen Zielen – wie beispielsweise der Beitrag von Radrouten zu den verkehrspolitischen Zielen des Landes und zur Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr – wurden Grundsätze aus Sicht der Radrouten-Infrastruktur und aus Raum-Umwelt-Sicht festgelegt. Im Zuge der Bewertung wird geprüft, inwieweit die einzelnen Radrouten diese Ziele und Grundsätze erfüllen bzw. ihnen entsprechen.

Wirkungsanalyse Phase I: Grobprüfung

In der Phase 1 wurde der gesamte Planungsperimeter beradelt und mögliche Radrouten-Varianten besichtigt und dokumentiert. Mithilfe von GIS-Analysen wurden weitere Routenoptionen geprüft. Die große räumliche Ausdehnung des Planungsbereiches, die dispers verteilten Ortschaften sowie die unterschiedlich möglichen Beginn- und Endpunkte im Rheintal bzw. im Bregenzerwald ergeben eine Vielzahl von möglichen Optionen und stellen einen Unterschied zu einer klassischen Alternativenprüfung einer singulären Strecke dar. Daher wurde in einem ersten Schritt die möglichen Varianten auf Basis der Attraktivität für Radverkehr (Topografie, Linienführung...) sowie der generellen Umsetzbarkeit (Sensibilität Gebiet, ökologischer Eingriff, technische Machbarkeit...) in der Arbeitsgruppe gemeinsam bewertet und geprüft. Somit konnte der breite Variantenfächer auf acht Varianten für die weitergehende Planung und vertiefte Beurteilung in Phase 2 reduziert werden.

Wirkungsanalyse Phase II: Vertiefte Beurteilung

Um in der Phase 2 die acht Radrouten-Varianten einer vertieften Betrachtung und Bewertung unterziehen zu können, wurde auf der gesamten Streckenlänge eine schematische Planung durchgeführt. Die Aussagen zu Führungsprinzipien, Anlagearten (Geh- und Radweg, Mischverkehr...), Verkehrsorganisation, Infrastrukturbreiten oder Belagsarten richten sich nach dem Stand der Technik (FSV – Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen bzw. Vorarlberger Radverkehrsstrategie Kettenreaktion).

Aufbauend auf der Ist-Zustandsanalyse des Raumes sowie der ökologischen und landschaftlichen Gegebenheiten werden die acht Radrouten-Varianten hinsichtlich ihrer Raum-/Umwelt-Auswirkungen beurteilt. Die größten negativen Effekte sind bei den beiden Varianten im Achtal gegeben, die Raumwiderstände werden mit hoch bis sehr hoch bewertet. Hier werden Schutzgebiete tangiert, z. T. sind Konflikte mit den Inhalten der Schutzgebietsverordnungen gegeben. Direkte Flächen- und Funktionsverluste von ökologisch hochwertigen Flächen (z. B. Kalktuffquellen) können derzeit nicht ausgeschlossen werden. Es kommt zu Strukturverlusten und Fremdkörperwirkungen, die sich negativ auf das Erscheinungsbild der Landschaft auswirken. Insbesondere die Maßnahmen in der Bauphase sowie die Arbeiten in den Hangbereichen und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen werden kritisch gesehen. Eingriffe in den Landschaftsraum (Böschungen, Einschnitte etc.) und Flächeninanspruchnahme/ Versiegelung derzeit unberührter Bereiche sind auch bei den anderen Varianten gegeben, diese Abschnitte weisen jedoch im Vergleich zum Achtal eine geringere Sensibilität – insbesondere aus ökologischer Sicht – auf. Die drei Varianten zwischen Egg und Buch weisen überwiegend mäßige Raumwiderstände auf. Die Varianten Schwarzachtobel und Achrain werden mit gering bis mäßig bewertet.

In der verkehrlichen Beurteilung der Varianten schneiden die beiden Varianten im Achtal (V2 und V3) sowie die südlichen Varianten (V7 und V8) positiver ab. Die Varianten im Achtal weisen beispielsweise aufgrund der Lage auf einer ehemaligen Bahntrasse die geringsten Höhenunterschiede auf. Aufgrund der Streckenlänge und Erreichbarkeiten der Gemeinden ist das Potenzial für Alltagsradverkehr hier allerdings geringer als auf den südlichen Varianten zu bewerten. Die Variante (1) Langen–Doren sowie die Varianten über Buch (4, 5, 6) weisen schlechtere Ergebnisse in den Kriterien Streckenlänge, Topografie, Direktheit sowie Erreichbarkeiten und Potenziale auf. Jegliche Neuanlagen von Infrastrukturen benötigen weiters entsprechende Flächen zur Errichtung der Anlagen. Bei den Varianten im Achtal befindet sich die entsprechenden Grundstücke im Besitz der öffentlichen Hand, bei allen anderen Varianten sind umfangreichere Grundablösen zu tätigen.

Zum bautechnischen Variantenvergleich wurden ergänzend zu denen der Machbarkeitsstudie von 2021 zahlreiche Regelprofiltypen für Radwege, Straßenumbauten und Hangsicherungen entwickelt. Der Sicherheitsstandard wurde für alle Varianten gleich gewählt. Die Regelprofiltypen umfassen Straßenverbreiterungen, Böschungsschüttungen und Stützmauern. Entlang einiger Brücken sind Verbreiterungen erforderlich und es sind zahlreiche Gewässer zu überqueren. Die schwierige geologische Ausgangssituation und die großen Stützhöhen erfordern kostenintensive Spezial-Tiefbaumaßnahmen mit Ankerungen.

Die Kostenermittlung wurde für alle acht Varianten analog zum Vorgängerprojekt durchgeführt. Dabei wurden vergleichbare Ausbauzustände und Sicherheiten für die Benutzer vorausgesetzt. Unter Berücksichtigung von Indexanpassung und Reserven ergeben sich für die acht Varianten Gesamtkosten inklusive Mehrwertsteuer zwischen 47,8 und 103 Millionen Euro.

Wirkungsanalyse Phase III: Paarweiser Vergleich (Raum/Umwelt)

Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse Phase II zeigen, dass Varianten in räumlicher Nahelage gleiche bzw. sehr ähnliche Bewertungen aufweisen. Daher werden in einem weiteren Bewertungsschritt diese Varianten direkt miteinander verglichen, um die jeweils bessere Variante herauszufiltern und eine Präferenz abgeben zu können. Zudem wird aus ökologischer Sicht das Verfahrensrisiko abgeschätzt.

Im direkten Variantenvergleich schneidet im Achtal die Variante (3) aufgrund der teilweisen Trassenführung in Tunnellage und damit Aussparung ökologisch besonders sensibler Bereiche besser ab als Variante (2) ohne Tunnel. Von einem Verfahrensrisiko (Ökologie) ist bei beiden Varianten auszugehen. Bei den drei Varianten zwischen Egg und Buch wird eine geringfügige Präferenz für Variante (5) Egg–Achtal–Buch aufgrund der vermehrten Nutzung von Bestandsinfrastruktur gewertet. Die Varianten Schwarzachtobel und Achrain weisen aus Raum-Umwelt-Sicht Vor- und Nachteile auf, es bestehen keine „K.O.-Kriterien“. Eine geringfügige Präferenz ist für Variante (7) Schwarzachtobel aufgrund der insgesamt kürzeren Strecke (damit geringerer Flächenverbrauch und Versiegelung) gegeben.

Da aus verkehrsplanerischer Sicht die Varianten (1) Langen–Doren und (5) Egg–Achtal–Buch aufgrund der deutlich schlechteren Bewertungen (Streckenlänge, Topografie, Erreichbarkeiten, Potenziale...) ausscheiden, verbleiben als Ergebnis der Wirkungsanalyse Phase III zwei Varianten: (3) Achtal P2.1 (mit abschnittsweiser Tunnelführung) und (7) Schwarzachtobel.

Die Gesamtkosten inklusive Mehrwertsteuer für die verbleibenden zwei Varianten belaufen sich für Variante (3) auf 62,7 Millionen Euro und für Variante (7) auf 70,4 Millionen Euro.

Fachliche Einschätzung

Die Variante (3) führt größtenteils entlang der ehemaligen Wälderbahntrasse im Achtal von Egg nach Kennelbach. Daher weist diese Route geringe Höhenunterschiede sowie eine einfache Orientierung entlang der Bregenzer Ache auf. Es können mehrere Gemeinden an diese Route angebunden werden (Ausnahme: Gemeinde Langen), allerdings ist das Potenzial für den Alltagsradverkehr aufgrund der Streckenlängen geringer als bei anderen Routen. Auch der Betrieb der Route im Winter ist nicht geklärt. Durch die Route kann eine Erschließung eines attraktiven Landschafts- und Erholungsraumes für den Fuß- und Radverkehr erfolgen, welcher auch einen touristischen Mehrwert (Radtourismus, Freizeitverkehr) bieten kann. Die benötigten Flächen für die Route stehen im öffentlichen Eigentum. Allerdings sind aus naturschutzfachlicher Sicht direkte Flächen-/Funktionsverluste hochwertiger Lebensräume/Biotope möglich (dies betrifft insbesondere die Bauphase), sowie Konflikte mit Inhalten der Schutzgebietsverordnung wahrscheinlich. Daher besteht ein hohes naturschutzfachliches Genehmigungsrisiko, was einen hohen Maßnahmenaufwand bezüglich Kompensationsmaßnahmen wahrscheinlich macht. Aufgrund der Topografie ist keine Etappierung der Bauphase möglich.

Die Variante (7) führt durch das Schwarzachtobel, umfährt Alberschwende auf einer neuen Trasse und verläuft entlang der L200 als straßenbegleitender Geh- und Radweg nach Egg. Diese Variante verläuft durch die einwohnerstärksten Gemeinden im Perimeter (Alberschwende, Egg) und weist die kürzeste Streckenlänge ins Rheintal auf. Daher stellt diese Route ein insgesamt höheres Potenzial für den Alltagsradverkehr dar, allerdings nur für bestimmte Gemeinden. Die nördlicheren Gemeinden werden durch diese Route nicht angebunden. Als positive Effekte sind weiters die mögliche Nutzung der bestehenden Infrastruktur im Bereich L7 sowie die direkte Linienführung anzuführen. Aus ökologischer Sicht kann es zu kleinräumigen Verlusten von Strukturelementen und Fremdkörperwirkungen, sowie zur Versiegelung unverbauter Bereiche (insbesondere im Bereich Alberschwende) kommen. Es sind aber keine erheblichen negativen Effekte aus naturschutzfachlicher Sicht zu erwarten. Auch werden keine Schutzgebiete tangiert.

Als Risiko muss die hohe Anzahl abzulösender Grundstücke genannt werden, welche für die Errichtung der Route nötig wären. Da in dieser Variante die Schwarzachtobelstraße für den KFZ-Verkehr nur mehr einspurig zu befahren wäre, ergeben sich auch verschiedene Fragestellungen zur Verkehrsorganisation (bei Sperre Achraintunnel, landwirtschaftliche Verkehre...), welche noch zu klären sind.

Die beiden Varianten erfüllen in unterschiedlichem Ausmaß die zu Beginn des Projektes definierten Zielsetzungen. Aus fachplanerischer Sicht kann keine eindeutige Empfehlung hinsichtlich einer Route ausgesprochen werden. Vielmehr hat sich im Rahmen der Erarbeitung des Projektes gezeigt, dass unterschiedlichste Vorstellungen seitens der Projektbeteiligten / in der Region hinsichtlich der Anforderungen und Qualitäten einer Route bestehen. Zusätzlich zu einer vertieften Prüfung der beiden Varianten empfiehlt es sich daher, auch eine intensive Diskussion über die Zielsetzungen zu führen und diese gegebenenfalls zu detaillieren bzw. schärfer abzugrenzen.

08. Mai 2023

Auftraggeber

REGIOnalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald

Impulszentrum Bregenzerwald

Gerbe 1135

A-6853 Egg

Auftragnehmer

Rudhardt | Gasser | Pfefferkorn Ziviltechniker

Felchenstraße 7

6900 Bregenz

Verkehrsingenieure Besch und Partner

Waldfriedgasse 6

6800 Feldkirch

REVITAL Integrative Naturraumplanung GmbH

Nußdorf 71, 9990 Nußdorf-Debant

Sandgasse 13d, 6850 Dornbirn